



Rolf-Ulrich Kunze

Close Readings **Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der** **wissenschaftlich-technischen Zivilisation**

KIT Scientific Publishing

In der Schweiz

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: KIT Scientific Publishing
Year of publication: 2014
Published on OpenEdition Books: 13 septembre 2019
Serie: KIT Scientific Publishing
Electronic ISBN: 9791036538285



<http://books.openedition.org>

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *In der Schweiz* In: *Close Readings: Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2014 (Erstellungsdatum: 12 janvier 2021). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/4951>>. ISBN: 9791036538285.

In der Schweiz

Ein Eisenbahnplakat der Appenzellerland-Bahn

Die Geschichte der elektrischen meterspurigen Bahnen im Appenzellerland seit den 1870er Jahren ist verwickelt und steht für einen eigenen Schweizer, stark und lange von privaten Innovationsträgern bestimmten Pfad der Eisenbahnmodernisierung im Alpenraum.¹ Seit 1889 gab es die von der Appenzeller-Strassenbahn-Gesellschaft² betriebene Strecke St. Gallen–Gais, die 1904 nach Appenzell verlängert, 1931 elektrifiziert und in Elektrische Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell (SGA) umbenannt wurde. In der Schweiz muss man das auf der ersten Silbe betonen: Š-GA. Es folgten Fusionen mit Konkurrenzbahnen der Region. Traktionstechnisch interessant sind die im Lauf der Zeit bis auf einen verschwundenen Zahnstangenabschnitt der Strecke sowie eine Rollbockanlage zur Beförderung normalspuriger Waggons. Das gefällige alpenländische Genrebild präsentiert eine typische Triebwagenfront der 50er und 60er Jahre in moderater Untersicht, die aufgrund der bieder-glubsch-äugigen Anmutung des Fahrzeugs nichts Aggressives hat. Solche Züge verkehren als Diesel- und elektrische Triebwagen auch bei den südwestdeutschen Kleinbahn- und ostfriesischen Inselbahngesellschaften. Das kastige Design der 20er und 30er Jahre ist verschwunden, sanfte Rundungen stellen ein Echo auf den sich wechselseitig zitiierenden Auto-, Bus- und auch Flugzeugbau der Zeit dar, wobei von Stromlinie allerdings keine Rede sein kann. Der Grundcharakter der Touristenbox mit vielen Fenstern und omnibusartigen Einstiegen ist von der Eleganz der schnittigen Normalspurtriebwagen weit entfernt. Die Farbwahl der SGA scheint gut zur Landschaft zu passen, der weiß-grüne Zug wiederholt die Leitfarben von Schneeweiß oben und Mattengrün unten. Man könnte das auch langweilig nennen, aber die Dreisprachigkeit von „Schweiz Switzerland Suisse“ – im Unterschied zu dem staatsnationalitätenkonformen SBB CFS FFS der Schweizerischen Bundesbahnen – zeigt, dass hier ein internationales touristisches Publikum angesprochen werden will, dem in jeder Beziehung Charakteristisches und Gefälliges geboten werden soll. Farbfragen sind bei

1 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Appenzeller_Bahn [15.6.2012]; zum Aspekt des langen Weiterbetriebs der alten Dampftechnologie parallel zur Elektrifizierung und darüber hinaus auch Harald Navé, *Dampf-lokomotiven in der Schweiz*, Stuttgart 1976, S. 5 f.

2 Das folgende nach http://de.wikipedia.org/wiki/Elektrische_Bahn_St._Gallen%E2%80%93Gais%E2%80%93Appenzell [15.6.2012].



Abbildung 5
Sehr traditionell.

Quelle

Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 5/2011.

Eisenbahnen immer Identitätsfragen: Man stelle sich ein Zugspitzbahn vor, die nicht weiß-blau ist: fast so schlimm wie eine rote Landesregierung in München. Identitätsbezug vermittelt auch dieses Bild. Das Herz des hier verantwortlich zeichnenden Graphikers schlägt eindeutig mehr für die Heimatlandschaft als für den Triebwagen. Den Bäumen, Baumgruppen und dem frühlingshaft bunten Wiesengrün, von den Bergen mit ihren Schneeresten gar nicht erst zu reden, gilt die volle Detaillierungsaufmerksamkeit. Die Nuancierung von Gras und Blümchen, Höhen- und Vegetationsstufen ist hingebungsvoller als die Wiedergabe des Spiegeleffekts auf dem Glas der Triebwagenfenster oder seiner technischen Dachaufbauten. Überhaupt sind bei den Proportionen des Zuges Zweifel angebracht, aber das macht nichts. Das Bild würde auch ohne Bahn funktionieren. Originell ist der sternzeichenförmige Liniennplan der SGA im Äther über dem Appenzellerlands. Der Himmel gehört also nicht den Spatzen. Und die heute auf den Schweizer und anderen Alpenbahnen verkehrenden Panoramazüge haben ja durchaus etwas von kleinen Raumfähren auf Schienen.

Ein Eisenbahnplakat der Brienzer Rothornbahn

Abbildung 6

Es geht bergauf. Die letzten Höhenmeter bis zum Gipfel sind einer Seilbahn vorbehalten.



Quelle

Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 3/2011.

Aus einigem Abstand könnte man das Plakat der Brienzer Rothornbahn³ für ein schwarz-gelbes Eisenbahnsignal halten. Bei näherer Betrachtung erschließt sich ein Musterbeispiel für die Überlegenheit der Graphik gegenüber der Fotografie, wenn es um den Bildaufbau geht. Zu fotografieren ist das hier Gezeigte nicht. Diagonalen beherrschen das Bild. Deren auffälligste bildet der schwarze Rothornhang, den die Zahnradbahn auf ihrer Strecke erklimmt, indem sie aus der Diagonale von links unten nach rechts oben auf die von rechts unten nach links oben einschwenkt. Bei einem Zwei-Wagen-Zug, gesehen aus einer heranzoomenden Übersicht, wirkt diese Stilisierung sanft ironisch: die Aussichtswagen befahren unterschiedliche Bildachsen, die durch eine scharfe, schmalspurtypische Kurve verbunden sind. Ironie und Geschmack stecken auch in dem Abbiegen der Strecke nach links knapp unterhalb

³ Einen Film mit einer Bergauffahrt aus dem Jahr 2011 – mit Dampftraktion, allerdings mit neuen Panoramawagen – auf <http://www.youtube.com/watch?v=l1GdezOQ2o0> [13.6.2012].

des linken oberen Bildrands: die Rothornbahn führt also nicht ganz direkt in den Himmel, nur dicht heran. Setzt man gedanklich alle diagonalen Vektoren fort, ergibt sich ein Andreaskreuz über der Alpenszenerie an der Grenze der Kantone Luzern, Obwalden und Bern oberhalb des hier im gelben Gegenlicht liegenden Brienzer Sees. Einmal mehr hat das mobilitätstechnische Ingenium spektakulär über die Widrigkeit der natürlichen Bedingungen gesiegt und sorgt für eine panoramistische Anschaulichkeit, die es ohne sie nur für den Steinbock und den Wanderer gäbe. Die Erfindung der touristischen Schweiz hat einen so starken eisenbahntechnotopischen Bezug, dass es durchaus hingehen könnte, das weiße Kreuz im Wappen der Confoederatio Helvetica zum Andreaskreuz zu drehen. Die Passagiere in den altertümlichen roten Personenwagen reagieren auch entsprechend begeistert: gestikulierend hängen sie an den Fenstern. Aber noch einmal zu dem Spiel mit Diagonalen, das der Graphiker auf die Spitze treibt: Der sich aus dem Fenster lehrende Lokführer gehört ebenso dazu wie die weiße Rauchfahne der Dampflok, das rot-weiße Fahrtrichtungszeichen an ihrem Führerhaus, sogar die Querbalken des ‚N‘ in der Beschriftung lassen sich als Echo auf die Diagonalenfrömmigkeit lesen. Der schematisierende, nicht realistische Charakter der Darstellung wird durch Lichtgegensätze noch betont: die angestrahlten Blechdächer des Zuges im Kontrast zu dem schwarzen Berg. See und Alpen wirken in der Farbigkeit von grau-gelb-weiß-rosa abstrakt. Das Eigentliche kommt noch: der Gipfelblick von den für Schweizer Verhältnisse nicht umwerfenden 2.350 Metern über dem Meeresspiegel u. a. auf Eiger, Mönch und Jungfrau, eventuell auch auf die zur Sache gehörenden Steinböcke. Ein aktuelles Youtube-Video mit Szenen einer Fahrt mit der Rothorn-Bahn zeigt eindrucksvoll, wie atmosphärisch dicht das Plakat die Stimmung dieser Fortbewegungsart und ihre eigenartigen Perspektiven in seiner abstrakten Logo-isierung eingefangen hat. Über allem liegt der kleintaktige Arbeitston der Maschine in ihrem Kampf gegen die Steigung. Ein- und Ausblicke, Licht und Schatten wechseln in der gefilmten Realität ebenso jäh wie auf dem Bild. Hier fehlt nur das Spiel der Wolken in den Tälern und die Spur von Schneeresten auf den Bergmatten. Was die Zuginsassen sehen, ist in der Regel durch die Medialisierung und Popularisierung kanonisierter Bilderwelten des Schweiz-Erlebnisses stark formatiert: dazu gehört die Zahnradbahn am Berg vor dem Hintergrund eines Alpenpanoramas, möglichst mit See zu Füßen der Gipfel. Etwas überspitzt gesprochen, zeigt das Youtube-Video eine Art Animation des Plakats und der zu ihm passenden *scenic views*. Die am Rande mitgefilmten Fahrgäste des Jahres 2011 sind weitaus weniger euphorisiert als die auf der Graphik, ihre Konsumhaltung ist die eines freundlichen *seen it all*. Manche Fernsehbilder (und Plakate) sind eben einfach besser als die Wirklichkeit.

Ein Eisenbahnplakat der Engelberg-Bahn

Abbildung 7

Undurchdringliches Afrika.



Quelle

Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 9/2011.

So exotisch fremd kann die nahe Schweiz auf einem Plakat von 1914 aussehen: Dschungel im Vordergrund, der Kilimandscharo im Hintergrund. Aber die zivilisierende Kraft des weißen Mannes hat Wege in die böse, dennoch beeindruckende Wildnis geschlagen, auf denen sich bürgerlich gekleidete Fußgänger ergehen können und eine Bergbahntrasse der grünen Hölle und der Steinwüste trotz. 1898 nahm eine meterspurige elektrifizierte Bahn zwischen Stansstad (426 M. ü. N.N.) und Engelberg (999 M. ü. N.N.) ihren Betrieb auf.⁴ Zu diesem Zeitpunkt war etwas mehr als 20 Kilometer lange Strecke die längste elektrisch betriebene Bahn in der Schweiz. Ein Zahnstangenabschnitt zwischen Grafenort und Engelberg hatte eine Steigung von 246‰ zu überwinden. In den 50er und 60er Jahren erfolgten Linienenerweiterungen und umfangreiche Modernisierungen, u. a. die Umstellung von Dreh- auf Wechselstrom. 2005 entstand nach einer komplizierten Zusammenlegungsgeschichte die

⁴ <http://de.wikipedia.org/wiki/Luzern-Stans-Engelberg-Bahn> [19.6.2012].

mehrheitlich der SBB gehörende Zentralbahn als Betreiberin der Meterspurstrecken Interlaken Ost–Stansberg sowie Luzern–Engelberg, die Vitalität des schweizerischen Schmalspurnetzes unter Beweis stellend.⁵ Die Bildkomposition von 1914 ist ebenso exzentrisch wie die Ansammlung sonderbarer Details. Die Kurve der Bahnstrecke mit dem Triebwagen entspricht einer abbrechenden Diagonale von unten links nach oben rechts. Das wiederholt sich an dem von der Sonne angestrahlten gelb-braunen ‚Kilimandscharo‘-Hang in der oberen Bildmitte. Die großartige Technik bildet die Großartigkeit der Natur nach, nur besser: oben schroffer Fels, unten festgefügt Stein – übrigens letztenendes gar nicht so festgefügt und für die Ewigkeit gemacht. Bei der Hochwasserkatastrophe vom August 2005 wurde am oberen Ende der Aaschlucht, kurz vor dem Ortseingang Engelberg, der Viadukt der Bahntrasse nach Murenabgang und Unterspülung in die Tiefe gerissen:⁶ der Kampf gegen das ewig drohende afrikanisch Ungestalte geht weiter. Allerdings konnte bereits im Dezember desselben Jahres der Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden. Die von Fußgängern begangene, von Dschungelgrün überwucherte Straße ist eine Teil-Diagonale von rechts unten nach links oben, die hinter der Stützmauer der Bahn verschwindet. Die Bäume links vorn wirken wie Visionen unter Drogeneinfluss: Monsterföhren von einer Größe weit jenseits der von Redwoods. Nach der Bahnstrecke greifen ungeschlachte grüne Fangarme wie eine technikfressende Pflanze, als wollten sie das Fahrzeuginsekt in sich aufnehmen. Wie schön gerade und beruhigend für die Seele des modernen Betrachters sind da doch die braven Oberleitungsmasten. Duster dräut rechterhand und schwarzgrün ein psychedelischer Tannenforst. Gelb liegt das Savannenlicht auf der besiedelten Talebene, aus deren Schutz sich die Bahn herausgewagt hat. Möchte man eigentlich angesichts solcher Bedrohungen mit ihr fahren? Dass man dies kann, belegt der Fahrplan. Was für eine sonderbare, verfremdliche Mischung aus Technikfixierung und Naturkarikatur, die so gar nichts Heimatfrommes, Schweizerstolzes, aber viel Neurasthenisches, Überspanntes hat. Was fehlt, ist das normale Maß der Dinge. Das Bergmassiv scheint gerade das nicht zu sein, sondern frühexpressionistisch in den Talesgrund zu rutschen, außerdem schiebt es einen weiß beschneeten Adlerkopfgipfel in den blauen Himmel. Der ist wolkenlos. Noch?

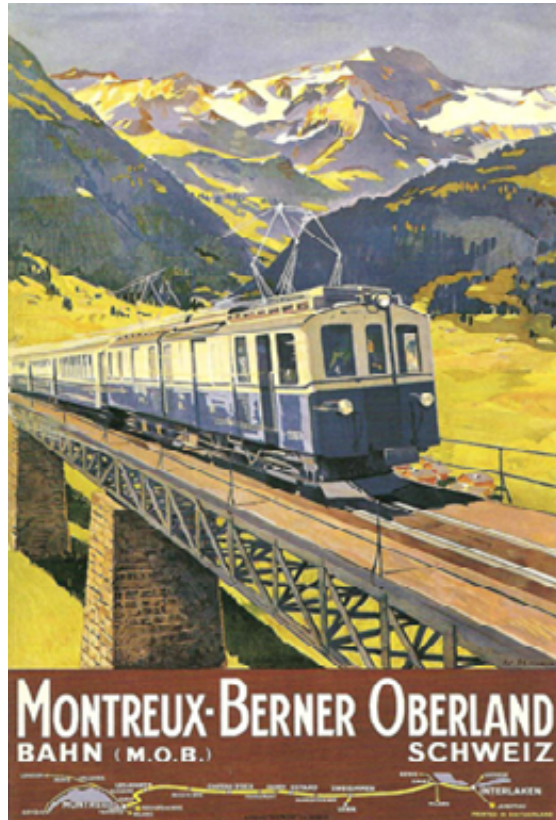
Ein Eisenbahnplakat der Montreux-Berner Oberland-Bahn

Dass es mit den Schweizer Bergbahnen etwas besonderes auf sich hat, kann man seit Hans Castorps abenteuerlicher Fahrt über viele „Schründe“ und in „abenteuerliche Höhen“ des Zauberbergs wissen. Dem Schiffbau-Ingenieur und werdenden Dandy

5 <http://de.wikipedia.org/wiki/Zentralbahn> [19.6.2012].

6 <http://de.wikipedia.org/wiki/Luzern-Stans-Engelberg-Bahn> [19.6.2012].

Abbildung 8



Quelle

Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 1/2011.

schwindelt nicht nur um ihret- und seiner kleinen feuchten Stelle an der Lunge willen, sondern auch der berauschend schönen Aussicht wegen, während der stoffvertraute Leser bereits den türensclagenden Auftritt der schönen Schleicherin antizipiert, die oberhalb von Davos-Dorf zwar nicht gerade auf den Sohn aus bestem Hamburger Hause wartet, sich ihm im richtigen Moment aber auch nicht verschließt. Um diese wundervolle Steilstrecke ins Abgehobene, die nur ein *retour* kennt, nämlich das in den Großen Krieg, geht es auf diesem Plakat nicht, sondern um eine der großen schweizerischen Alpenquerbahnen, die Montreux-Berner Oberland-Bahn.⁷ Die in ihrer grün-blau-grau-braunen Farbgestaltung, vor allem aber in der gewählten Perspektive eigenartige Darstellung inszeniert ein optisches Fest der harten Eisenbahnzentralität, nicht der weichen Eisenbahnpanoramistik von *trains in landscapes*. Auf einer wuchtvoll schräg aus dem Bild hinaus- und dem Betrachter entgegenragenden, mächtigen, aber architektonisch nüchternen Talbrücke kommt

⁷ Vgl. Jean-Michel Hartmann, *Zauber der MOB/Magie du M.O.B.*, Thun 1985. Abriss zur Geschichte und zur Fuhrpark: http://de.wikipedia.org/wiki/Montreux%E2%80%93Berner_Oberland-Bahn [11.6.2012].

uns ein elektrischer weiß-blauer M.O.B.-Triebwagen entgegen, dessen Geschwindigkeitslinien ihn so dynamisch wie einen späteren RAM der SBB erscheinen lassen. Selbst die Oberleitung verflüchtigt sich bei solcher Rasanzen zu einer Andeutung. Fahrdrähtmasten fehlen ganz: *first things first*. Dabei ist der Fahrzeugkörper im Unterschied zu dem wenigen, was sich von den Personenwagen erkennen lässt, alles andere als elegant und aerodynamisch, sondern erinnert an den schlichten elektrischen niederländischen Vorortzug, die Blokkendoos. Es ist funktionales 20er Jahre-Design, das auch die frühen Formen der elektrifizierten Berliner S-Bahn beherrscht: Fahrschachteln mit vielen Fenstern und nicht verstreckter Betriebstechnik auf dem Dach. Der Trick der Perspektive liegt in dem in die Tiefe außerhalb des linken Bildhintergrunds versetzten Fluchtpunkt. Auf diese Weise entsteht, obwohl der Betrachter sich nur leicht ober- und außerhalb der Brücke befindet, ein Eindruck von Übersicht auf den heranrasenden Triebwagen und seinen Zug. Dessen Bewegungsvektor und der der Brücke öffnen sich nach rechts wie ein Maul, das die schöne Tallandschaft verschlingt, die hier nur Kulissenfunktion hat. Auch die durch einen kunstvoll gesetzten Einschnitt von Vorgebirge sichtbar werdenden Erhabenheiten der ewigen Alpen haben ihre Würde nicht an sich, sondern durch die panoramaerschließende Bahn. Über die Häuser eines Dorfs, die nicht nur neben der Brücke, sondern auch noch im Bildausschnitt des Brückengeländers liegen, fährt der M.O.B.-Express hinweg. Er verbindet interessantere, weniger dörfliche Lokalitäten miteinander. Die Mobilitätstechnik hat Details und scharfe Konturen, die Natur besteht aus Farbflächen, die zudem ein wenig unrein und unordentlich anmuten: gelbgrün, blaugrau. Viel schöner als auf dem langweiligen Alpinweiß der Bergesflanken strahlt die Sonne auf dem Crème-Elfenbein und Seeblau des Zuges. Dieser Effekt würde weitaus nicht so schön funktionieren, hätte der Graphiker eine weiße Winterlandschaft als Hintergrund gewählt. Die Streckenkarte unterhalb der Graphik mit ihren hervorgehobenen Endpunkten Montreux und Interlaken kann sicher sein, dass der Klang dieser französischen und schweizerdeutschen Namen seinen Eindruck nicht verfehlt. Es ist ein zentrales, nicht irgendein Stück Schweiz, das die M.O.B. erschließt und dabei die gewachsene Verschiedenheit der betroffenen Kantone einebnet zu einem M.O.B.-Streckenland, „printed in Switzerland“.

Abbildung 9 Die normalspurige Blokkendoos der NS als H0-Modell im Betriebszustand der 30er Jahre von Roco.



Quelle

http://www.roco.cc/uploads/tx_commerce/63142_cmyk300dpi.jpg [11.6.2012].

Abbildung 10
Das Pendant der Bayerischen
Zugspitz-Bahn, 1937.
Noch härter im Stil der
20er Jahre. Ein traditionelles
Eisenbahnlandschaftsbild.

Quelle

http://www.heimatsammlung.de/deutschland_04/images_01/zugspitzbahn-1146.jpg [11.6.2012].



Ein Eisenbahnplakat der Pilatus-Bahn

Die 1889 in Betrieb genommene und 1937 elektrifizierte Pilatus-Bahn auf den Luzerner Hausberg in den Emmentaler Alpen⁸ ist nicht nur aufgrund des Blicks auf den Vierwaldstätter See tief unten etwas besonderes. Die nur 4,6 Kilometer lange Schmalspurstrecke überwindet eine Steigung von 48 % und ist damit die steilste Zahnradbahn der Welt.⁹ Die Talstation Alpnachstad liegt 440 Meter über N. N., die Bergstation Pilatus Kulm 2073 Meter u. N.N. Technisch möglich wird dies durch eine von Eduard Locher für diese Strecke entwickelte Zahnstange mit seitlichem Eingriff. Daher gibt es auch keine Weichen, sondern Schiebebühnen und Gleiswender. Die Spurkränze der Fahrzeuge laufen auf den Schienenaußenseiten: die Bahn ist ein ungewöhnliches technisches Hybrid. Einer der ursprünglichen Dampftriebwagen ist im Deutschen Museum/Verkehrsmuseum München, ein anderer im Verkehrshaus Luzern erhalten. Das Plakat zeigt jedoch bereits elektrifizierte Zeiten. Durch dichten Nebel arbeitet sich der Triebwagen an der Felskante entlang, vielleicht ist es sogar besser, hier nicht in irgendeine Abgrundstiefe Einblick zu bekommen. Die Grafik ist auch ein Eisenbahnplakat, ergäbe aber auch ohne die Zahnradbahn im Vordergrund Sinn, so zentral steht das angestrahlte, liebevoll detaillierte Bergmassiv im Hintergrund. Hier schlägt das Herz des Grafikers. Die Schattierung des

8 [http://de.wikipedia.org/wiki/Pilatus_\(Berg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Pilatus_(Berg)) [21.6.2012].

9 Dies und das folgende <http://de.wikipedia.org/wiki/Pilatusbahn> [21.6.2012].



Abbildung 11
Aus Nebeltiefen
auf die Gipfelhöhe.

Quelle

Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 11/2011.

des arialartigen Schriftzuges ‚Pilatus‘ wiederholt etwas verspielt den Nebel, man könnte es diffuse Schattenschrift nennen. Die ungewöhnliche Bahntechnik führt auf den „*belvédère de la Suisse*“. Nun ja, darüber ließe sich innerschweizerisch sicherlich streiten. Jedenfalls ermöglicht sie es immer wieder neuen Kohorten von Touristen aus wechselnden Teilen der Welt – heute wäre es klug, das Plakat russisch und chinesisch zu beschriften –, aus Nebeltrübnis in Bergesklarheit aufzusteigen. Vor der Verbreitung des Personenfluges war dies ein besonderes Privileg weniger. An der Schweiz kann immer wieder die Dichte der touristischen, und das heißt immer: eisenbahnförmigen Erschließung faszinieren. Hätte man alle *scenic views* in den Rocky Mountains auf ähnliche Weise erreichbar machen wollen, wären selbst amerikanische Kapitalgeber überfordert gewesen. Darauf kam niemand, denn die Rocky Mountains liegen auch nicht so zentral wie die Schweizer Alpen. Die in Luft-, insbesondere Nachtaufnahmen gut sichtbare Besiedlungsdichte mit Luzern im Vorder- und dem Pilatus im Hintergrund zeigt schnell, was für ein alpin situiertes Verkehrstechnotop die Schweiz ist, in deren Selbstbild die vermeintliche Na-

tur so betont wird: aber ohne Lochers Zahnstangen hätte sie nicht die Bedeutung, die sie heute hat. Mit der Natur im Detail hat es der Grafiker hier nicht so: seine Alpenprachtflora am Streckenrand ist wohl doch etwas zu groß geraten. Am Triebwagen scheint soweit alles zu stimmen, und darauf kommt es an. Was für ein Motiv: die Nebelüberwindung. Freud hätte seine deutende Freude daran gehabt, auch wenn sie nicht vermittels Analyse und heilender Selbsterkenntnis, sondern durch Zahnradbahntechnik zustandekommt. Aber wirkt der gemalte Nebel nicht geradezu wie geträumt?

Ein Eisenbahnplakat der SBB

Abbildung 12
Schlieren auf der Diagonale.
Das Schwarz drumherum hebt
die Wirkung des Tannengrün.



Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 10/2011.

Was der Basler Maler des ‚magischen Realismus‘ und Grafiker Peter Birkhäuser (1911–1976) hier 1957 ins Bild gesetzt hat, ist nicht nur eine allgemeine Reisewerbung der SBB, sondern auch eine Produktwerbung der Schweizer Waggonbauindus-

trie, vor allem der inzwischen umbenannten Schweizerischen Wagons- und Aufzügenfabrik AG (SWS) mit Sitz in Schlieren im Kanton Zürich, vom Volksmund ‚Wagi‘ genannt.¹⁰ Nach ihrem Vorbild baute die Wiener Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) die ÖBB-Schlierenwagen.¹¹ Jeder Modelleisenbahner kennt diese Waggon, die aus den Zugbildungen von SBB und ÖBB nicht wegzudenken sind. Umbau- und Rekonstruktionsmaßnahmen haben auch bei ihnen dafür gesorgt, dass ihr eisenbahnsoziales Leben nun schon über ein halbes Jahrhundert Mobilitätsgeschichte umfasst. Die vierachsigen SBB-Einheitswagen I in Leichtstahlbauweise, gebaut zwischen 1956 und 1967,¹² hatten ein signifikantes Design, im Vergleich zu dem die ABym-Standardschnellzugwagen der Bundesbahn aus derselben Zeit ein wenig bieder anmuten. Das Plakat hebt durch seine seitliche Draufsicht, die allerdings für eine Brückenperspektive von einem zu hohen Betrachtungspunkt erfolgt, die Eigenarten der Formgebung hervor: gerundete Kanten, sich verengende Waggonenden, einteilige, flugzeugartig wirkende Fenster. Die größte Auffälligkeit sind jedoch die omnibusartigen Klapptüren, die sich durch ihre Aluminiumfarbe wie das Dach vom grünen Wagenkasten abheben. Ein modernisierungstypisches und im Vergleich zur DB-Realität avantgardistisches Detail, das man von außen hier nicht sehen kann, war die Aufgabe des Abteilprinzips: Die Einheitswagen verfügten zwischen ihren Einstiegen über ein großes Passagierabteil mit einem Mittelgang und vis-à-vis-Sitzanordnung.¹³ Mit dem Einheitswagen I vollzog die SBB bei der Normalspur – in der Schweiz muss man die Bedeutung der Schmalspurbahnen für Innovationstrends immer berücksichtigen – in der zweiten Hälfte der 50er Jahre die Abkehr von Holzkasten- und schweren Stahlwaggonen etwa zeitgleich zu den anderen europäischen Bahngesellschaften. In solchen Modernisierungsgängen des rollenden Materials artikuliert sich immer auch viel Netz- und Bahngesellschaftstypisches. Der innerschweizerische Bahnverkehr bedient keine Strecken mit großen Entfernungen, sondern hat eher den Charakter eines größeren Regionalverbundes mit landesnaturbedingten, sehr spezifischen Anforderungen an die Fahrzeugeigenschaften. Aufgrund der Bedeutung der Transitverkehre mussten alle Schweizer Planungen die Anschlussfähigkeit an das französische, italienische, österreichische und deutsche Netz berücksichtigen. Nicht zu vergessen ist die sich auch in dem eher nüchternen SBB-Plakat spiegelnde, bemerkenswert unhinterfragte und zum nationalen Konsens gehörende Zentralität des Eisenbahnsystems als Ausdruck eines nationalen Lifestyles auch in Zeiten der Autogerechtigkeit und des hochalpinen Fernstraßenbaus. Die Schweiz war und sie blieb ein Eisenbahnland. Dies lässt sich in der Umbaugeschichte der Schlierenwagen

10 http://de.wikipedia.org/wiki/Schweizerische_Wagons-_und_Aufz%C3%BCgefabrik_AG_Schlieren-Z%C3%BCrich [20.6.2012].

11 <http://de.wikipedia.org/wiki/Schlierenwagen> [20.6.2012].

12 [http://de.wikipedia.org/wiki/Einheitswagen_\(SBB\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Einheitswagen_(SBB)) [20.6.2012].

13 Ebd. [20.6.2012].

nachvollziehen, die seit den 70er Jahren in Rekonstruktionswellen sich verändernden Komfortauffassungen angepasst worden sind. Eine späte Umbauvariante der 90er Jahre bringt mit ihrem Namen „*Revvivo*“ schön auf den Punkt,¹⁴ was für *longe-durée*-Prozesse von Artefaktkontinuität die Eisenbahngeschichte prägen können – sofern eine hohe Akzeptanz Teil ihrer sozialen Konstruktion ist. Dann wird der Takt der Veränderung nicht von vermeintlichen Produktinnovationen der Hersteller diktiert. Dass ein solcher Umgang mit Eisenbahnfahrzeugen schon lange vor der Erfindung und Popularisierung der Worthure ‚Nachhaltigkeit‘ ressourcensparend war, kommt hinzu. Zum Plakat bleibt noch zu sagen, dass die Schlierenwagen hier insgesamt etwas zu schmal und die Übergänge zwischen den Waggonen etwas zu groß ausgefallen sind. Aber das passiert auch bei Zeichnungen für Modellbahnkataloge.

Ein Foto eines Wasserreservoirs in der Schweiz

Der erste Eindruck dieses leeren Wasserspeichers im schweizerischen Tambel ist zugleich sakral und science-fictionhaft. Wir könnten uns auch in einem Andachtsraum zukünftiger Spiritualität befinden, die etwas mit der auffälligen Materialität von Säulen und Wänden, dem ausgeprägten Bedürfnis nach Symmetrie und der strikten Vermeidung von scharfen Kanten zu tun hat. Der Gottesdienst bestünde im Einlassen des Wassers bis zu der Linie, die sich an den Wänden deutlich abzeichnet, die Meditation in der Betrachtung der optischen Wirkungen des Wassers, seiner Spiegelungen, Bewegungen und Ruhe. Wo aber wäre dann der Betrachter bzw. Gottesdienstbesucher? Im Wasser schwimmend kann man ihn nicht denken, denn das ergäbe eine irreparable Störung der anti-, richtiger: a-organischen spirituellen Harmonie und Reinheit, die hier als Hingabe an die Perfektion des Gefäßes inszeniert wird. Verschafft der zukünftige Wasserhöhlenreligiöse sich durch mediale Hilfsmittel Anschauung von der Zeremonie oder weiß er einfach nur vom Vorhandensein des Wassers in seiner Kathedrale und kommt in einer Form protestantischer Vergeistigung ohne Ritual aus? Stehen die Materialschichten der Säulen für Stufen oder Grade der Versenkung in ein Ideal von Vollkommenheit, das sich darin ausdrückt, mit dem Steigen des Wasserstands bis zu einer prästabilisierten Grenze eins zu werden? Welche Rolle spielt die Akustik in diesem Kult oder steigt das Wasser nahezu geräuschlos? Das Religiöse umfasst immer auch den Bereich den Unheimlichen und des Schreckens, wenn auch in mehr oder weniger gebändigter Form. Die klinische Anmutung, vor allem aber die Vorstellung des geringen Abstands zwischen Wasserspiegel und der massiven Decke weckt Beklemmungen. Ist das am Ende eine ganz perfide Folterkammer, in der mit Ertrinkensängsten gespielt und vielleicht nicht nur gespielt wird? Es gibt kleinen Halt an den Wänden und Säulen. Auch ganz ohne

14 Ebd. [20.6.2012].

Wasser ergibt sich leicht der Eindruck einer besonders aufwendigen Grab- und/oder Schatzkammer, deren Leere erschrecken kann oder soll. Aber dieser Speicher steht nicht in der Zukunft, sondern in der Schweiz. Wer ein profanes Wasserreservoir, das dem Alltagsmenschen weder zugänglich noch bekannt ist, so explizit gestaltet und damit die Voraussetzung dafür geschaffen hat, die gebaute Aussage zu deuten, verrät manches über seine Sicht der Infrastruktur der modernen Industriegesellschaft, ihren Umgang mit Ressourcen und die Kritik daran, das Spannungsverhältnis zwischen Natur und Naturnutzung überhaupt. Wasserkulte und Wasserfrömmigkeit gehören zum anthropologischen Kern des humanen Transzendenzbewusstseins: und das kulturkreisübergreifend. Die industrielle Revolution degradiert Wasser zum Energieerzeugungsmedium, Befahr-, Kühl- und schließlich Konsumstoff für eine exponentiell wachsende, wasserhungrige Bevölkerung, deren Lifestyle maßgeblich auf Wasserverbrauch beruht und von ihm abhängt. Wollte der Architekt dieses Wassertempels lange vor jeder Umweltbewegung und der Popularisierung der Grenzen des Wachstums

Abbildung 13 Tambel. Fotografiert von Silvio Maraini, 2010.



Quelle

<http://www.zeit.de/kultur/kunst/2012-05/fs-geflutete-kathedralen-2/seite-6>
[8.4.2014]; Silvio Maraini, Geflutete Kathedralen. Underwater Cathedrals, Bern 2012.

darauf hinweisen, dass unserer ressourcenfressenden Lebensform immer mehr jeder Sinn für die Zentralität des Wassers abhanden kommt? Das Resultat ist ein verborgener Gedenkort – hier liegt der Unterschied zu den für jedermann zugänglichen Bahnhöfen als Mobilitäts- und Industriekathedralen des 19. Jahrhunderts. Beide Repräsentationsformen sind integraler Teil eines industriellen Netzwerkes, die eine ist ostentativ sichtbar, die andere nicht. Die Eisenbahnfrömmigkeit ist eine aggressiv-weltfromme, der Wasserhöhlenkult eine eigenartig defensiv-weltflüchtige Spirituallisierung, die allerdings nachdrücklich für die spirituellen Seiten im Funktionalen und Technischen sensibilisieren kann. Wasser-Zen in Tambel.